

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 21 DIC 2017.

Referencia: 13012014004
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 31 de julio de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "OCEANICO" de bandera de Colombiana, ocurrido el 26 de mayo de 2014, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Barranquilla tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "OCEANICO", el día 28 de mayo de 2014, razón por la cual el día 30 de mayo de 2014 decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos y fijó fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Barranquilla el día 26 de mayo de 2014 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró responsables por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "OCEANICO" a los señores ROBERTO ALEJANDRO ORTIZ DURAN y HERNANDO BONILLA TOBAR en condición de Capitanes de la citada nave. Asimismo, no se declaró que existió violación a las normas de Marina Mercante.
3. Al no interponerse recurso de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Barranquilla envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para conocer en consulta las investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro del territorio establecido en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Dicha competencia tiene el carácter de jurisdiccional, en aplicación del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 de la Constitución Política, lo cual fue ratificado por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994 y mediante Concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, con Radicado 1605, del 4 de noviembre de 2004.

ANÁLISIS TÉCNICO

No se realizó informe pericial dentro del presente asunto, sin embargo, de la revisión de las pruebas obrantes en el expediente se evidencia que los hechos ocurrieron con ocasión a un fallo en los motores propulsores de la nave desencadenando el abatimiento de la misma hasta escorarla y posteriormente hundirse.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo anteriormente descrito, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos sustanciales y procesales que dieron mérito al Capitán de Puerto de Barranquilla para proferir decisión de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

En cuanto a los aspectos procesales y probatorios se refiere, este Despacho evidencia que cada una de las etapas de la investigación de primera instancia, adelantadas por el Capitán de Puerto de Barranquilla, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

1. Respecto de lo que se consideran siniestros marítimos el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece:

"Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente Decreto son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes:

a) El naufragio; b) El encallamiento; c) El abordaje; d) La explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas; e) La arribada forzosa; f) La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina, y g) Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias." (Cursiva, negrilla y subraya fuera de texto)

Doctrinalmente¹ el naufragio ha sido definido como:

"El caso de un buque destruido o hundido por un acaecimiento cualquiera, en el alta mar o en puerto, aunque parte del buque o restos del mismo queden sobre la superficie de las aguas" (Cursiva fuera de texto)

Por lo tanto del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "OCEANICO" de bandera colombiana, ocurrido el 26 de mayo de 2014.

¹ FARIÑA, Francisco. "Derecho marítimo comercial", Tomo III, Accidentes marítimos, abordaje, asistencia, averías comunes. Editorial BOSCH. Barcelona 1956. Pag. 302.

ma

2. De la revisión de la decisión de primera instancia se extrae lo siguiente:

De la revisión de la decisión de primera instancia se evidencia que el Capitán de Puerto de Barranquilla, declaró responsables por la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio a los señores ROBERTO ALEJANDRO ORTIZ DURAN y HERNANDO BONILLA TOBAR en condición de Capitanes al mando de la citada nave al tener en cuenta los conceptos de responsabilidad de la actividad peligrosa como la navegación, por cuanto omitieron las condiciones de pertrecho como la del motor de la nave.

Inicialmente, cabe señalar que dicho siniestro fue declarado en fallo de primera instancia como hundimiento, por ello se hace necesario que el Despacho especifique que se trata del siniestro marítimo de naufragio, tal como está consagrado en el Código de Investigación de Siniestros Marítimos y en el Decreto Ley 2324 de 1984. Por lo tanto, la expresión hundimiento utilizada incorrectamente ya que no está catalogada como un tipo siniestro marítimo, y por ende no está contemplada en la normatividad, más sin embargo es utilizada como sinónimo en la definición de naufragio, por lo que hay lugar a precisar este aspecto en la parte resolutive de la presente decisión.

Por otra parte es preciso aclarar que en el fallo de primera instancia fue declarada la responsabilidad de los señores ROBERTO ALEJANDRO ORTIZ DURAN y HERNANDO BONILLA TOBAR en condición de Capitanes de la citada nave, sin embargo en el zarpe expedido por la Capitanía de Puerto de Barranquilla en el cual se le autorizaba la entrada al Puerto de Santa Marta, fue estipulado como Capitán únicamente al señor ROBERTO ALEJANDRO ORTIZ DURAN, por lo cual el despacho procederá a realizar el análisis respecto a este.

Ahora bien, es pertinente realizar las siguientes aclaraciones, para lo cual se citan algunas pruebas obrantes en el expediente de la siguiente manera:

Declaración rendida por el señor ROBERTO ALEJANDRO ORTIZ DURAN, en condición de Capitán de la motonave "OCEANICO", en la cual narró lo sucedido de la siguiente manera:

"El lunes 26 de mayo del presente año alrededor de las 6:30 a.m. nos reunimos en el club veranillo. La administradora, los dos patrones de yate, para iniciar los procedimientos para sacar al río la embarcación OCEANICO con la ayuda de una boquera, alrededor de las 8:00 a.m. iniciamos la sacada, labor que finalizó aproximadamente a las 9:00 a.m. cuando ya estábamos en el río, una vez allí procedimos a hacer limpieza de timones, ejes, tomas de aguas, hélices, de los que pudo haber recogido en el río, una vez terminada esta labor iniciamos recorrido en el río en dirección al puente Pumarejo, con el fin de verificar las condiciones de la embarcación, de motores y dirección, para esto usamos diferentes velocidades, trabajamos con timón, con movimientos laterales, verificamos reversa, cambios y una vez verificada esta tarea, programamos salida para antes de las 2:00 p.m. rumbo a Santa Marta, nos dirigimos hacia Bocas de Ceniza buscando la salida pero antes nos encontramos con guardacostas que estaba en una embarcación que se acercó a nosotros, nos preguntó para dónde íbamos, si teníamos zarpe, si teníamos toda la papelería al día, y nosotros aprovechamos para comunicarles que no habíamos podido tener contacto ni con Capitanía, ni con control de tráfico para reportar nuestra partida, a fin de dejarlos informados de nuestra partida ya que no habíamos podido tener comunicación con estas oficinas, una vez atravesado Bocas, pudimos observar que la embarcación navegaba excelente, sin inconvenientes y las condiciones eran típicas de la zona, alrededor de las 2:00 p.m. después de haber pasado el tajamar oriental, giramos hacia la derecha

fijando rumbo hacia el morro de santa marta, navegando aproximadamente a 10 o 12 nudos, pasada una hora y algo uno de los motores perdió potencia, pudimos continuar algunos momentos con el otro pero este también perdió potencia aunque los motores permanecían prendidos funcionando no tenía propulsión, no empujaba la embarcación ni hacia adelante ni hacia atrás, procedimos a tirar el ancla, yo encargo a Hernando Bonilla, el otro patrón de yate, le encargo que se haga cargo del timón y se comuniquen con guardacostas para explicar la novedad, yo bajo al cuarto de motores y trato de encontrar cual es el daño, reviso todos los fluidos, aceites, guayas, y aunque los motores siguen prendidos y responden al ser acelerados no hay impulso por parte de las hélices al estar sin gobierno, la embarcación toma la posición en la cual se coloca el medio y empieza a entrar agua por babor, pasa aproximadamente una hora y durante ese tiempo ha entrado suficiente agua para que empiece a escorarse, nosotros hemos estado achicando por ahora lo hacemos con mayor necesidad ya que al estar escorada y al parecer un cambio de las condiciones marítimas, hace que se presenten olas de mayor tamaño y la entrada de agua sea mayor buscando que la embarcación no esté tan tensionada por efecto del ancla y quizás se comporte mejor si está libre procedemos a cortar la cuerda del ancla, sin embargo la embarcación sigue recibiendo agua, se sigue escorando más y viendo que era evidente que iba a naufragar ya que el cuarto de motores tenía demasiada agua y a pesar que tenía cinco bombas de achique eran insuficientes por la cantidad de agua que ya presentaban, me doy cuenta que la borda por la popa ya está demasiado cerca del nivel del agua y le digo a todo el mundo que se aseguren de tener los chalecos puestos (...)

(...) justo en el momento que ellos tocan la borda una ola los lanza al agua, y nos empezamos a reunir todos en el agua a los pocos minutos el barco se hunde dejando a la vista el puntal, y hundiéndose sobresaliendo el puntal dejándolo visible (...) (Cursiva fuera de texto)

De acuerdo a la anterior declaración, se puede concluir que en efecto el siniestro marítimo a que tuvo lugar fue el naufragio de la motonave "OCEANICO" y que esta se presentó en la ejecución de una actividad peligrosa como lo es la navegación marítima.

De la misma manera es pertinente, recordar que el artículo 2356 del Código Civil contempla la presunción de responsabilidad en contra de quien despliega ciertas actividades peligrosas que por su naturaleza generan peligro, presunción de la cual no escapa quien la ejerce, tratando de demostrar diligencia y cuidado en el desempeño que le incumbe, ya que, como por sabido se tiene, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexo causal².

Acorde a la anterior jurisprudencia, la orientación actualmente predominante, por regla general que en los eventos dañosos generados por las **actividades peligrosas**, se aplica un régimen objetivo debido al factor riesgo que se exponen quienes despliegan este tipo de actividades.

De tal manera, que basta la realización del riesgo creado por la administración para que el daño resulte imputable a ella³.

De lo expuesto anteriormente se desprende que sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, recae la presunción de responsabilidad por ser quien ha ejecutado la acción y ha creado

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 7676 del 12 de julio de 2005. M.P. Pedro Octavio Munar Cadena.

³ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Expediente 11001-3103-038-2001-01054-01 del 24 de agosto de 2009, M.P. William Namen Vargas

PCJ

la inseguridad de los asociados, de la cual solo le es posible exonerarse por la intervención de los siguientes eventos:

- Caso fortuito o fuerza mayor.
- El hecho de un tercero.
- Culpa de la víctima.

Señalado lo anterior, se puede colegir que el día 26 de mayo del año 2014 la motonave zarpó con destino San Marta atravesando Bocas de Ceniza en óptimas condiciones de navegabilidad, sin embargo siendo las 2:00 P.M. después de haber pasado el tajamar oriental y al fijar rumbo hacia el hacia el morro de Santa Marta y navegando a una velocidad entre 10 a 12 nudos, pasada una hora uno de los motores empezó a perder potencia, permaneciendo en funcionamiento pero sin producir impulso alguno, tomando la determinación de fondear la nave. Por consiguiente, empezó a entrar agua por babor por lo que empieza a escorarse, ingresando agua en el cuarto de motores, siendo necesaria la activación de las cinco bombas de achique con las que contaba la nave, siendo insuficiente debido a que la cantidad de agua era mayor a la que se extraía. Al ver que las posibilidades de que la nave permaneciera a flote eran escasas, las personas que se encontraban a bordo procedieron a saltar por la borda y al cabo de unos minutos se hundió.

Ahora bien, según las distintas declaraciones recolectadas antes de zarpar con destino al Puerto de Santa Marta, tal y como estaba establecido en el documento de zarpe, se realizaron los procedimientos para sacar del río la embarcación, realizando verificaciones a la embarcación tanto de motores, dirección con el propósito de realizar un chequeo de la nave.

Con respecto a ello se refirió el Capitán de la nave, manifestando lo siguiente:

"Quiero aclarar que la embarcación había sido repotenciada acababa de ser matriculada en la Capitanía de Barranquilla y para esto fue sometida a peritazgos en cada una de las áreas correspondientes por la autoridad emitiendo todos los certificados de navegación. Cabe aclarar que parte de ese proceso se incluyó la prueba de motores, propulsión, comunicación, para lo cual se solicitaron a la autoridad de esta Capitanía, tres veces permisos para pruebas como debe aparecer en el archivo, además una vez en el río ese día navegamos a fin de comprobar su estado de navegabilidad." (Cursiva fuera de texto)

Por lo tanto, en principio se podría estipular que la embarcación se encontraba en aparente óptimo estado de funcionamiento, teniendo en cuenta las afirmaciones por parte del Capitán en la cual manifiesta que la nave cumplía con toda la documentación respectiva requerida por la Autoridad Marítima, así como al ser sometida a peritazgos en los cuales se afirmaba la buena condición de la misma.

Ahora bien, con respecto el origen de la vía de agua es de significativa importancia citar lo declarado por el Capitán, en la cual mediante su declaración indicó:

"El agua empieza a entrar por la borda al costado babor dado que las condiciones del mar eran olas de gran tamaño, nosotros quedamos sin gobierno alrededor de las 3:30 p.m., las condiciones del mar eran de un movimiento regular con olas rítmicas de un tamaño de 1 metro de altura que parcialmente entran a la embarcación ya que se encuentra sin gobierno a la merced del mar, paulatinamente el mar va cambiando en aproximadamente 1 hora con olas de mayor tamaño de

1.80 o 2 metros con golpe de aguas más fuerte, lo que aumenta la entrada de agua en mayor cantidad por popa porque la embarcación ya se escorada." (Cursiva fuera de texto)

Conforme a la declaración, uno de los factores que influyó en el hundimiento de la nave se relaciona con las fuertes condiciones que provocaron fuertes olas con gran tamaño, por lo anterior, obra en el expediente informe meteomarino para el día 24, 25, 26, 27 y 28 de mayo del 2014, en el cual se señaló lo siguiente:

"(...) de acuerdo a la información plasmada en el reporte de ALTAMAR para los días 24, 25, 26, 27 y 28 de mayo de 2014, se presentaron vientos de dirección este y noreste con velocidades entre 15 y 20 nudos (fuerza 4-5) con máximos de hasta 25 nudos; generando así incremento en la altura del oleaje el cual osciló entre 1.5 y 2.5 metros (Fuerte marejada), estas condiciones adversas fueron influenciadas por el sistema de alta presión de Azores de 1030 milibares el cual se localiza sobre el Atlántico Norte. Las condiciones océano-atmosféricas antes descritas fueron presentes con mayor intensidad sobre el centro del Mar Caribe." (Cursiva fuera de texto)

De acuerdo a las condiciones pronosticadas para la fecha en el cual se presentaron los hechos es evidente que se presentaron vientos con velocidades entre 15-20 nudos con máximo de 25 nudos, el cual ocasionó un incremento en el oleaje entre 1.5 y 2.5 metros encontrándose catalogado en la "Escala Douglas" por la cual se clasifica los diferentes estados del mar en 10 grados tomando como referencia el tamaño de las olas, encontrándose en dicha escala como "Fuerte marejada", lo que puede ser considerado una oleaje considerable que ciertamente incidieron en la consumación del hundimiento de la nave.

Lo anterior encuentra soporte en lo declarado por el señor FIDEL ANTONIO TRUJILLO RODRIGUEZ, en condición de Controlador de tráfico marítimo al manifestar lo siguiente:

"Bueno, las condiciones dadas las hora en que me fue reportado el siniestro, no eran las más favorables para embarcaciones menores, en pocas palabras habían malas condiciones atmosféricas, donde la velocidad del viento superaba los 25 nudos proveniente del NORESTE." (Cursiva fuera de texto)

De otro lado, en lo concerniente a las acciones desplegadas por el Capitán al presentarse es preciso señalar que una vez se presentó la novedad con el motor, inmediatamente se verificó el estado del mismo y procedió a arrojar el ancla al fondo del mar, no obstante esta maniobra hizo generó que la embarcación se tensionara e ingresara gran cantidad de agua en el cuarto de motores como en el resto de la embarcación. Al ver que esta acción no fue la mejor, procedió a cortar el ancla, a pesar de ello la nave siguió recibiendo agua y teniendo como consecuencia el inicio de su escora, de modo que se encendieron las cinco bombas de achique con las que contaba la nave, empero dichos esfuerzos fueron insuficientes para evitar el inminente naufragio de la nave.

Así las cosas, una vez analizadas las pruebas en el expediente y analizados cada hecho en particular se puede llegar a la conclusión de que el presente siniestro de naufragio tuvo origen en la falla presentada en el motor, lo cual hizo que al quedar los motores quedaron sin propulsión la nave quedara a la deriva y al estar las condiciones meteomarinas alteradas con fuertes vientos y olas de gran tamaño, hicieron que la nave naufragara con más facilidad.

Por lo anterior, es importante señalar que si bien la nave contaba con la totalidad de documentos relativos a certificados estatutarios de seguridad y navegabilidad los cuales fueron efectivamente

100

expedidos por la Autoridad Marítima, haciendo constar que la nave al momento de la emisión de los mismos se encontraba en aptas condiciones, cumpliendo con la totalidad de requisitos establecidos, no significa lo anterior que hasta ese momento llegue la responsabilidad del Armador como persona natural o jurídica que, sea o no propietaria de la nave, *la apareja, pertrecha* y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan⁴, garantizando el buen estado de la nave a través de las distintas labores de mantenimiento a las que se debe someter la nave. Asimismo, le atañe al Capitán como jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave⁵, de igual forma se le impone la obligación imperativa de cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender⁶, más aun teniendo en cuenta que la navegación marítima es considerada una actividad peligrosa, por lo cual conlleva a que el régimen aplicable al caso sea el de responsabilidad objetiva en la cual con su sola ocurrencia lleva a presumir la responsabilidad del agente responsable de la actividad, que para el caso en concreto sería el señor ROBERTO ALEJANDRO ORTÍZ DURÁN en condición de Capitán de la motonave "OCEANICO".

En conclusión, por cuanto no fue probado dentro de la investigación que en los hechos ocurridos el día 26 de mayo de 2014, intervino alguno de los eventos exonerativos de responsabilidad, el Despacho procederá a modificar el artículo primero de la decisión emitida en primera instancia por el Capitán de Puerto de Barranquilla, declarando la responsabilidad civil del señor ROBERTO ALEJANDRO ORTÍZ DURÁN, en condición de Capitán de la motonave "OCEANICO".

3. Ahora bien, es claro que el fallador de primera instancia no realizó el avalúo de los daños que sufrió la nave como consecuencia de la ocurrencia del siniestro marítimo de naufragio de la motonave "OCEANICO" de bandera colombiana, hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 debe contemplarse en la decisión.

No obstante, atendiendo que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar, practicar, pruebas y citar a las partes, por cuanto se debe emitir una decisión de plano, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

4. Por su parte, en lo relacionado con presuntas violaciones a las normas de Marina Mercante por parte del Capitán de la motonave "OCEANICO" de bandera colombiana se evidencia que en declaración por realizada por la señora AMANDA DE JESUS TRUJILLO OROZCO, al ponerle de presente el zarpe de fecha 26 de mayo de 2014, para que respondiera si corresponde al de la motonave "OCEANICO" y porque si aparecen 10 personas autorizadas, se encontraban a bordo 11 personas, asintió:

"Si ese zarpe nosotros teníamos programado 10 personas a bordo de la embarcación solo que el día 26 de mayo, el señor Robinson Valdez quien fue el señor que nos remolcó desde la marina hacia el rio magdalena participó de la organización de zarpar, lo invitamos para que nos acompañara, ya que por su experiencia él conoce muy bien la salida en la desembocadura del Rio Magdalena, pensamos que constituía un elemento de seguridad a bordo." (Cursiva fuera de texto)

Conforme a la citada declaración, se evidencia una clara violación a lo dispuesto en el zarpe, toda vez que se autorizaba una tripulación correspondiente a un (01) tripulante y ocho (08) pasajeros,

⁴ Código de Comercio, Artículo 1473.

⁵ Código de Comercio, Artículo 1495.

⁶ Código de Comercio, Artículo 1501, Numeral 1.

por lo tanto se configura como una indiscutible violación a las normas de Marina Mercante, sin embargo, teniendo en cuenta que a la fecha de estudio del asunto existe imposibilidad de sancionar, toda vez, que han transcurrido más de tres años desde la ocurrencia del hecho, el Despacho se encuentra imposibilitado para realizar la respectiva imposición de la multa que diera lugar.

En mérito de lo anteriormente expuesto, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión del 31 de julio de 2015, emitida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, la cual quedara así:

"**DECLARAR** civilmente responsable por el siniestro marítimo de naufragio de la motonave "OCENICO" de bandera colombiana, ocurrido el día 26 de mayo de 2014, al señor ROBERTO ALEJANDRO ORTÍZ DURÁN identificado con la cedula de ciudadanía No. 19.310.108 de Bogotá, en condición de Capitán de la citada nave, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 2°.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 31 de julio de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Barranquilla, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 3°. **NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Barranquilla el contenido de la presente decisión al señor ROBERTO ALEJANDRO ORTÍZ DURÁN, en condición de Capitán de la motonave "OCEANICO", y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 4°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Barranquilla, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5°.- Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de Barranquilla debe remitir copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

21 DIC 2017


Vicealmirante **PAULO GUEVARA RODRÍGUEZ**
Director General Marítimo